KOKU-FAN

$3.50 august 1979

航空ファン 8



★特集★

● 航ファスペシャル

航空写真偵察

● 最

米国海軍のエアパワー

● 写真

自衛隊迷彩機のコンセプト

自衛隊迷彩機に見るそのコンセプト



昭和29年に陸、海、空の、3自衛隊が発足して以来、その使用航空機の外部塗装にはあまり大きな方針がなく、発足当時はそのほとんどが米国3軍からの供与機によるもので編成されていたために、米軍の塗装をそのまま流用し、国籍表示とシリアルナンバーのみを日本の方式に改ためたにすぎなかった。時とともに自衛隊機の国内開発が行なわれるようになり、民間航空の発展にともなって考えられる航行の安全維持上から、より多く目だつための外部塗装が考案され、系統だった塗装が定められるようになった。

撮影：本誌　武田正彦、小野進
作図：桜井定和
写真提供：下郷松郎（UH-1H）



RF-1E

自衛隊は今年で満26才、その装備は航空機だけをあげても、自由陣営で最も優れた戦闘機を配備し、世界の第一線で通用する超音速機の自主開発に成功するまで、わが国の航空工業も成長した。自衛隊が保有し、運用する航空機も、その本来の目的を、より効果的に遂行されるに到って、機能のみならず、心理的な要素にいたるまで、おろそかに出来ない時代となってきた。ここに取りあげた自衛隊機は、その機種ごとの目的によって、その運用効果をより完全なものにするために塗装されたものだ。この数種の塗料によってペイントされた機体のバックには、戦術的に必要な要素が計り知れないほど多くかくされているのだ。



マクダネルダグラスＲＦ-4E写真偵察機は超低空での写真偵察飛行にそなえて，上面３色，下面１色のペイントでカモフラージュされており，この塗装は昭和52年12月初旬に，オーバーホールを終えた57-6906号機に初めて行なわれた。現在は14機のＲＦ-4Eのうち80%がこの塗装となっており，順次このタイプにかわる。



The very first aircraft camouflaged by JASDF (Japan Air Self Defense Force) was Mitsubishi F-1 Fighter/Supporter made its debut on February 25th, 1976. The next one was the RF-4 from Reconnaissance Wing of Hyakuri AB. Like F-4EJs it had a standard light gull-gray color scheme when deployed in November, 1975, but camouflaged in November, 1977, with strong resemblance to the camouflage of USAF F-4s. Next comes the C-1 Transport camouflaged in November, 1978. Its upper-half has mixture of two-tone brown and green while lower-half is covered by whitish brown.



第7航空団で試験的にペイントした給油車



7空団のトーイングト

C-1



C-1.





第７航空団で試験的にペイントした給油車



7空団のトーイングトラ



C-1



C-1.



F-86F

現在迷彩塗装機を保有しているのは先の501飛行隊（RF-4E）、第3航空団第3飛行隊（F-1）、輸送航空団第1飛行隊（C-1、小牧）、第2飛行隊（C-1、入間）、と陸上自衛隊航空学校教育支援飛行隊（UH-1H、明野）のみだ。C-1は低空からの物量投下、人員降下時に上空からの攻撃目標としての視認をやりにくくするためのカラーで、茶系色2色を主体としているのが特徴だ。F-1は上面の、緑系2色を主とし、下面は地上から見た場合に、空にとけこみやすいグレー系の色に塗られている。左のF-86Fは、航空自衛隊が迷彩塗装を採用するにあたって、3種のカモフラージュパターンをテストしたうちの1機。下は陸上自衛隊が試験的に塗装したHU-1Hの1機。



F-1



HU-1H

Blue Angels

Photographs by Ikuo Ohsawa.

ブルーエンジェルズのパイロットとメカニックの、チームワークの美しさを表わしている。



米海軍のアクロバット・チーム"ブルーエンジェルズ"は、4月から5月にかけて米国西海岸の基地でその妙技を披露した。ここに特集した4頁の写真は、ロサンゼルス近郊にある、エルトロ米海兵隊基地と、リムーア海軍基地でのショット。本誌特約カメラマンの大沢氏の手紙によると「ブルーズを追わずにいられない」とある。その感激の一端が伝わってくるショットだ。

支援機のKC-130F "FAT ALBERT AIRLINES"



スタートラインのエンジェルたち



スタンバイ・ポジションについたグラウンドクルーたち





LEFT ECHELON ROLL



CLEAN ROLL ON TAKE-OFF



DIRTY LOOP



DIAMOND TAKE-OFF



DIAMOND 360-DEGREE PASS



SOLO TUCK OVER BREAK



All these photos were taken at RAAF base Williamtown, near Newcastle, NSW, Australia. The Skyhawks of 75 Squadron RNZAF were staging through Australia on their way back to New Zealand after a tour of duty Butterworth near Penang in Malaysia, and Singapore.

ROYAL NEW ZEALAND AIR FORCE & ROYAL AUSTRALIAN NAVY

ニュージーランドは人口320万人、軍備は陸、海、空軍の総兵力が約12,500人と比較的小規模だ。軍用機は総て空軍に属し、マクダネル・ダグラスA-4Kスカイホーク10機、複座の練習機型TA-4K 3機、英国のBAC167を16機、P-3B哨戒機5機、C-130H 5機、アンドーバー5機ほかを所有している。上の機体はオーストラリアのウイリアムタウンで写したA-4K。

オーストラリアは広い大陸に人口約1,400万人、陸、海、空3軍の総兵力は約7万人。空軍のF-111Cやミラージュ戦闘機、海軍は航空母艦に搭載したA-4Gの飛行隊等を保有し、かなりの勢力をほこっている。下は海軍の練習機マッキMB326G（8機所有）。右頁上は第724練習機中隊のTA-4G、右中も同じ中隊のA-4G、右下は空母メルボルン搭載の第805戦闘爆撃中隊のA-4G。

Royal Australian Navy Air were taken at the RAN's shore base, known as HMAS Albatross, located near Nowra, NSW, in October 1978.



MACCHI MB-326G/ROYAL AUSTRLIAN NAVY

TA-4G/RA NAVY



A-4G/RA NAVY



A-4G/RA NAVY





OPERATION COLD WINTER AT NORWAY

英国、オランダ、ノルウェーの、ＮＡＴＯ加盟国が３月に北極圏で"コールド・ウインター作戦"を行なった。作戦地域はノルウェー北部の北極圏を400kmに上入った地点で、マイナス20°前後の気温の中で行なわれた。英国からの参加機は第１飛行隊のハリアー、第33飛行隊のピューマ・ヘリコプター、英陸軍第２飛行隊のガゼル・ヘリコプターなどであった。

The Exercise "Cold Winter" of NATO

Three NATO members, Britain, the Netherlands, and Norway par cipated the exercise "Cold Winter", which took place this March the Arctic Regions. The area for the exercise is the north of Norw and more than 300km inside of the Arctic Regions, where daytim temperature had hardly risen as high as 20° below zero.

RAF participants were Harriers of No.1 Squadron. (Rolls-Roy Photo)



アメリカ海軍の電子戦用機

EA-6Bプラウラー



GRUMMAN EA-6B PROWLER

EA-6B Prowler of VAQ-131 coming back home, USS Kitty Hawk.



ＥＡ-６Ｂプラウラー
米海軍が使用してい
Ａ-６イントルーダー
撃機から発達した電
戦用機で、ＥＡ-３Ｂ
行なっていた戦略偵
機の先導、敵レーダ
の妨害、傍聴などの
務に使用するために
ベトナム戦で活躍し
海兵隊のＥＡ-６Ａの
績などを基にして開
されたもの。ＥＡ-６
はＡ-６同様２座席だ
たが、ＥＡ-６Ｂでは
子装置の数も多くな
その操作員を増やす
め、コックピットが
約1.6m長くなり４
となった。乗員はパ
ロットが１名であと
３名は電子操作用員
ある。ＥＡ-６Ｂは現
米海軍10個飛行隊に
備されているほか、
海兵隊の１個飛行隊で
使用している。
ここに1978年初め空母
ティーホークに搭載
れていたＣＶＷ-11
属していた第131
戦攻撃飛行隊（ＶＡ
-131）のＥＡ-６Ｂ





↑1972年10月パタクセントリバー海軍基地で撮影したEA-6Bの原型1号機
EA-6B at NAS Patuxent River

EA-6B of VAQ-131



(Photo by M. F. Henning)

↑1978年11月ミラマー海軍基地で撮影したVAQ-131のEA-6B。CVW-1とともに空母アメリカに搭載されているが、前ページのものと塗装が変えられている。

EA-6B of VMAQ-2



(Photo by M. F. Henning)

↑米海兵第2電子戦攻撃飛行隊（VMAQ-2）所属のEA-6B。

↑空母ニミッツに搭載されて大西洋方面に展開するVAQ-130所属のEA-6B

EA-6B of VAQ-130





(Photo by M. F. Henning)



(Photo by M. F. Henning)





ラオスのつばさ

インドシナ半島の国ラオスのめずらしい写真。上と下はラオス人民解放軍の所有と思われるAn-2輸送機とミルMi-8ヘリコプタ。いずれもソビエト製の機体で、下のMi-8には迷彩塗装がされていることから、旧ラオス王国陸軍の所有であったかとも思える。中はベトナム航空のイリューシンIl-14旅客機。





AIR POWER OF UNITED STATES'

NAVY



Photographs by F.B.Mormillo

ベトナム戦争における空中戦での戦訓をもとに、米海軍がカリフォルニア州サンディエゴのミラマー海軍航空基地に設立した。一般に"トップガン"の名で知られている米海軍戦闘機兵器学校（NFWS：Navy Fighter Weapons School）。今月はそこで訓練中のファイターたちの横顔を紹介しよう。



訓練に参加している海兵第251戦闘攻撃飛行隊（VMFA-251）のF-4J。



"トップガン"は、米海軍航空システムズ軍団が1968年に過去3年間のベトナム上空におけるミグ戦闘機との空中戦を分析して判明した、ミサイルがあまり役に立たないことや、当時海軍の主力戦闘機だったF-4ファントムがあまり成果をあげていないことなどから、ミサイル使用法に慣れ、空中戦闘機動法：ACM（Aerial Combat Maneuvering）に熟練したドッグファイティングに強い戦闘機乗員を養成することを目的として、今から10年前の1969年1月に誕生した。ここに入学するには所属飛行隊の司令官の推薦状が必要で、機体と整備員を派遣してもらわなければならず、必然的に各部隊の選抜き乗員が集まり、トップガン卒業者は海軍戦闘機乗員のエリートということができる。訓練期間は4週間で100時間、そのうち学課75時間、飛行訓練は25時間である。トップガンの訓練内容は、通常兵器取扱法、ACM手順、空対空ガン及ミサイル射撃、電子警戒、ミグ戦闘機の能力や戦闘方法などである。

An analysis by U.S. Naval Air Systems Command in 1968 of air combat over North Vietnam pointed out inefficiency of AAMs and a a rather embarrassing kill ratio of F-4 Phantoms over Migs, and resulted in january 1969 in the establishment of Top Gun to train fighter crews in ACM (Aerial Combat Maneuvering) and weapon deployment. To enter Top Gun a pilot needed a recommendation of the commanding officer of his squadron and to bring his own aircraft and maintenance crew, so that necessarily the cream of fighter aircrew gathered, and the graduates of Top Gun became the elites of the fighter crewof U.S. Navy. The training course of four weeks (later extended to five weeks) divided into 75 classroom hours and 25 training flights including F-4 weapon systems, ACM procedures, air to air gunnery, missile opertion and procedures, electronic warfare, intelligence briefs on MiGs and their tactics, and others.

第301戦闘飛行隊（VF-301）所属のF-4J



フライトラインに並ぶVF-121所属のF-4J。



着陸したVF-301のF-4J。









△第7混成飛行隊(ＶＣ－７)所属のＴＡ-４Ｊ。
◁ＶＣ-13所属のＴＡ－４Ｊ。胴体の下面中央にマイクロウェーブ・トランスミッターを装備している。
▽計器飛行訓練のため、エプロンで準備中のＶＴ-126所属のＴＡ-４Ｊ。ＴＡ-４ＪはＴＡ-4Ｆとほぼ同仕様の練習機だが、ＴＡ-4Ｆとはちがい完全な練習型で、レーダー、機銃、爆撃装置などは装備していない。エンジンはＪ-52 Ｐ-６が標準装備で、戦術電子装置を搭載できる。米海軍の高等練習機として使用されており、米海軍パイロットは必ず一度は乗る機体である。



トップガンで空戦訓練時の仮想敵機として使用されているF-5Eタイガー II（右）と、F-5F（中）。F-5はT-38とともに米空軍のアグレッサー飛行隊などで仮想敵機役として使用されているが、その空中機動性能がミグ-21に非常によく似ているため、海軍でも同機を使っている。機体はスカイホークと同様に各種迷彩塗装が施されている。





▽トップガンに訓練で飛来した第22攻撃飛行隊（VA-22）所属のA-7EコルセアII。



USAF EAGLES AT SOESTERBERG AIRBASE HOLLAND

オランダに展開した米空軍のイーグル

Photographs by G. K. MAST.







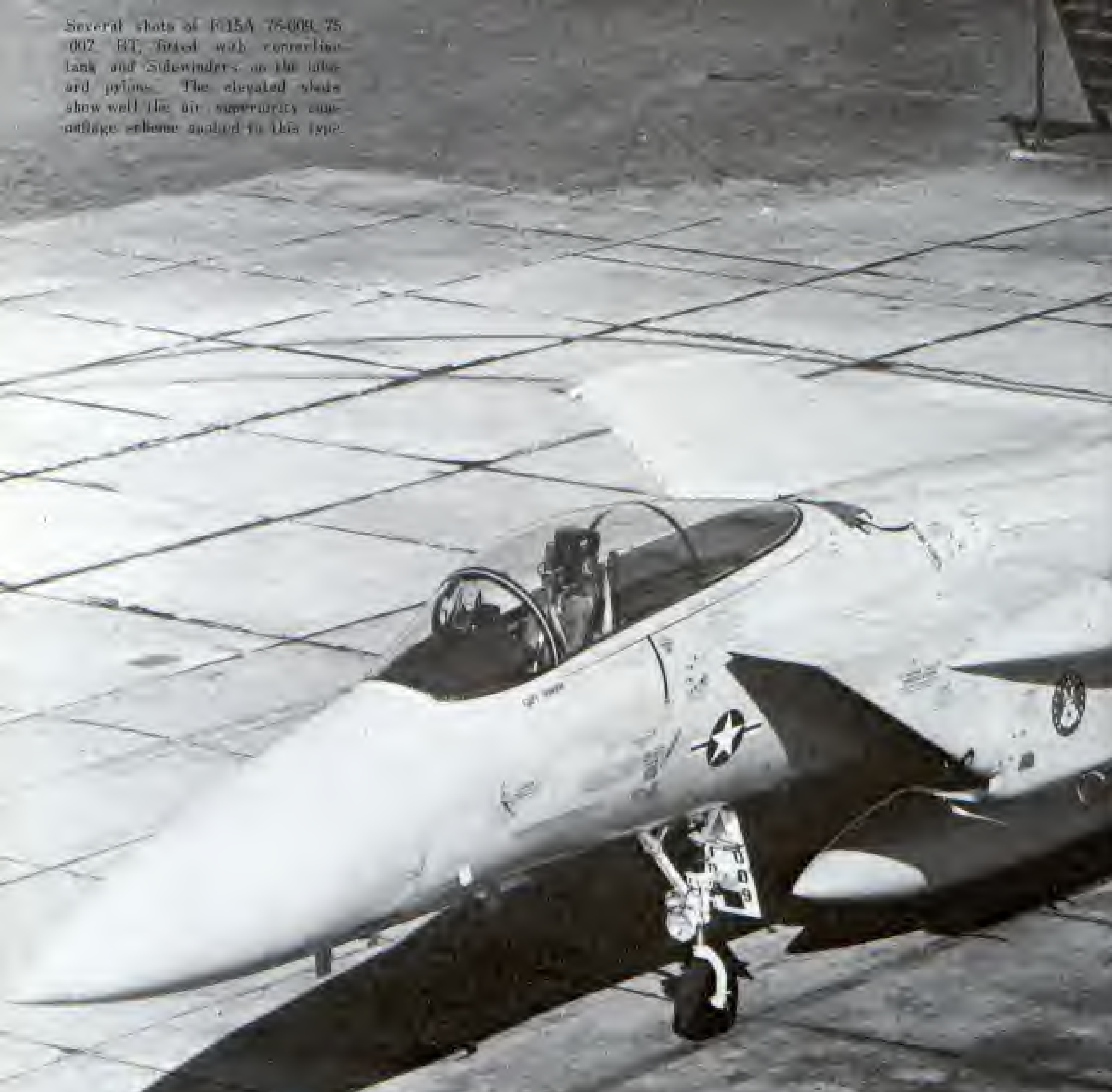
米空軍の最新鋭機マクダネルダグラスＦ-15イーグルは、海外駐留部隊の第２番目の部隊が先ごろオランダに到着した。最初の部隊は1977年４月、米国バージニア州ラングレー空軍基地から西独のビットブルクへ、36ＴＦＷの23機が移動した。今回のオランダへの駐留は海外第２番目、３番目は沖縄の嘉手納基地になる。ソーエステルベルグ基地へは32戦術戦闘航空団の所属機が昨年秋に展開した。機体の空気取入口後方には第17空軍のエンブレムをつけている。写真の機体はいずれもＦ-15Ａ型。右頁下のみ複座のＦ-15Ｂ。Ａ型の左主翼パイロンに装備しているのはＡＩＭ-9Ｌサイドワインダー空対空ミサイル。胴体下の増槽は610ガロンタンク。







Formation take-off of two Eagles of the 32 TFS. Only during alert take-offs afterburners are used. (photo ①). Take-off and landing of Sidewinder-equipped F-15As at Soesterberg. Note the arresting cable in the picture. (photo ②). Eagle taxiing, the pilot of CR77-091 extending the airbrake as a salute. (photo ③). Another formation take-off of CR-coded F-15As. Note the 17th Air Force badge on intake. (photo ④).



Several shots of F-15A 75-009, 75-007 BT, fitted with centreline tank and Sidewinders on the inboard pylons. The elevated shots show well the air superiority camouflage scheme applied to this type.

Photographs by INTER AIR PRE



ビットブルグのイーグル



前頁にも紹介したように米空軍の第36TFW所属のマクダネルダグラスF-15イーグル23機は、1977年4月27日に西独南部のビットブルグに到着した。同基地におけるF-15の任務は要撃が主で、緊急発進時には胴体下部中央に610gal増槽、胴体左右下面にAIM-7Fスパロー AAM 4発、主翼下面のランチャーにAIM-9Lサイドワインダー AAMを左右各2発づつを装備する。左の写真では、サイドワインダーのみ確認できる。AIM-9Lは前方の翼がダブルデルタになっており、これも写真で確認できる。また、同機の空気取入口後方のエンブレムは第36TFWのもの。ダークブルーの円に黄色のタテと鷹、周囲の星と鷹の背後の雲、鷹の羽は白である。



退役間近かの老兵
ノースアメリカン
F-100D/F
スーパーセイバー









米国のジェット戦闘機のホープとして作られたセンチュリーシリーズのトップバッター、ノースアメリカンF-100スーパーセイバーも空軍の第一線から退き、ナショナルガードで最後の任務についている。この2頁はコネチカット州のブラッドレー国際空港にある、第118TFS、103TFGのF-100をルポしたものである。同飛行隊は12機のF-100Dを保有し、その他に2機のF型（複座）を持っている。しかしF-100も空軍に就役以来20数年を経て、この飛行隊のF-100も今年末にはA-10にかわって退役の予定という。カットの写真は同飛行隊が以前使用していたF-102の鳥のマークを受けついだもので、迷彩のタン（茶色）の部分が鳥の形をしている。CTはコネチカットを、AF64-001はF型（左頁中と下の写真の機体）を表わす。その他はいずれも単座のD型。

The line-up at Bradley IAP, taken from the crew room, and showing F-100D 53-665 and 53-853 at the head of the line. The unit has 14 F-100, including two two-seaters, having retired four aircraft to Davis-Monthan AFB in March this year at the start of the A-10 re-equipment program. The F-100 is scheduled to be completely replaced in CtANG service by the end of 1979.



築城基地第8航空団の
ファントムとセイバー

撮影 本誌:小野道





The 8th Air Wing of JASDF at Tsuiki Air Base, Fukuoka Prefecture, at Present time, the 6th Squadron equipped with F-86Fs and the 304th Squadron equipped with F-4EJs belong to. They are assigned for the duty of air defence of the western Japan. Photographs on this and previous pages are F-4EJs of the 304th Squadron, which was inaugurated on August 1, 1977, replacing F-86F equipped 10th Squadron disorganized on March 31 of the same year. The squadron insignia on the fin is the "Tengu", a flying demon who is popular in the legends of this region.



福岡県にある航空自衛隊築城基地の第８航空団には、現在、Ｆ-86Ｆを装備する第６飛行隊と、Ｆ-4ＥＪを装備する第304飛行隊が所属しており、日本西部の防空の任についている。前ページとこのページはその第304飛行隊所属のＦ-4ＥＪファントムⅡで、同部隊は昭和52年３月31日に廃止されたＦ-86Ｆ装備の第10飛行隊に変わり、同年８月１日に発足している。垂直尾翼の部隊マークは、この地方の伝説にある天狗が描かれている。











F–86F's of the 6th Squadron. This squadron is one of the last two F-8 operational squadrons. The other being 8th Squadron of the 3rd Air W at Misawa Air Base, it is now under reequipping with Mitsubishi F-1, the 8th Squadron will be the sole and the last JASDF F–86F operati squadron.







第6飛行隊所属のF-86F。F-86Fの実戦部隊は現在、この第6飛行隊と三沢基地の第3航空団第8飛行隊の2個飛行隊だけだが、第8飛行隊が現在F-1に機種変更中なので、第6飛行隊は航空自衛隊最後のF-86F実戦部隊となる。

築城基地は昭和17年10月に旧海軍航空隊が開設されて以来の歴史の古い基地で、第2次大戦中は零戦の訓練基地として使用され、大戦末期には零戦、93中練の特攻機も飛び立っている。25年には朝鮮動乱のぼっ発により米軍が駐留した。航空自衛隊が使用を始めたのは29年12月からで、30年1月にはT-33による最初のジェット練習機の訓練を開始しており、現在の第8航空団が編成されたのは39年12月である。防空域には対馬なども含まれておりスクランブルの回数も多いが、昼間はF-86Fが、夜間はF-4EJがその任務についている。

ジェット軍用機の先輩たち

アブロ・バルカン　AVRO VULCAN

イギリス編 31


バルカン原型1号機


バルカン原型1号機


コンウェイに換装した原型1号機

アヴロ・バルカンはイギリス空軍が1947年3月に発表した仕様B.35／46に基づく、V爆撃機トリオの2番手で、その中では現在も第1線にある唯一の機体でもある。

バルカンは爆撃機で初めてにデルタ翼を採用し、当時としては斬新なこの形態の特性研究のため、3分の1の縮小版タイプ707が先に飛行した。タイプ698バルカンの原型1号機（VX770）はロールスロイス・エイヴォンを装備して1952年8月30日に初飛行した。この機体は後にエンジンをブリストル・シドレー・サファイアに、更にはロールス・ロイス・コンウェイに換装してテストされたが、結局これらのエンジンは生産型には使われなかった。

原型2号機（VX777）はブリストル・シドレー・オリンパス100を装備して1952年9月3日に初飛行し、後に高空におけるバフェット特性改善のため前縁後退角を3段に変化させた新しい主翼をテストした。生産型B.MK.1はオリンパス100シリーズを装備し、1号機は1955年2月4日に初飛行した。B.MK.1は45機生産されたが今は総て退役している。なお原型2号機は翼端を延長してB.MK.2の原型となり、1957年8月31日に飛行した。

バルカンB.2データ

全幅	33.83m
全長	30.45m
全高	8.28m
翼面積	368.3㎡
総重量	82,000kg
エンジン	ブリストル・シドレー・オリンパス301×4基
推力	9,072kg
最大巡航速度	M=0.94
最大巡航高度	16,750m
戦闘行動半径（高空）	3,700km
同（HI-LO）	2,780km
同（空中給油）	4,630km
乗員	5名

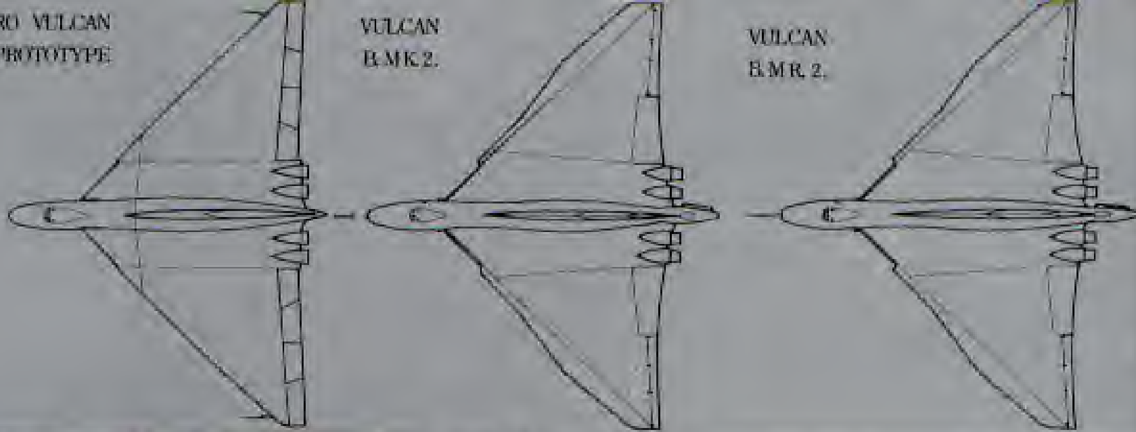


バルカン原型1号機

Avro Vulcan, the world's first delta-winged bomber, is the second of Britain's "V-bomber trio" and the only one that remains in first line service. The first prototype of Avro Type698 Vulcan (VX770) made its first flight on August 30, 1952. It was powered then by RR Avons, but later reengined with AS Sapphires and RR Conways. The second prototype (VX777) was fitted with BS Olympus 100, and later was fitted with modified leading-edge with compound sweepback. The first production was B.MK. 1 with Olympus 100series and modified leading-edge but no longer in service. B.M.K.2 have increased span and Olympus 201 or (later) 301 and extended tailcone. 85 of B.MK. 2 are now in service with Nos 9, 35, 44, 50, 101 and 617 Sqns plus 230 OCU. Also four Vulcan SR.MK.2 equip 27 Strategic Reconnaissance Sqn.

前縁を改修した原型2号機







3V爆撃機トリオの[illegible]、ビッカース・バリアント、[illegible]ジ・ビクター。同じ仕様により[illegible]から平面形の違いが面白い。バリアントは既に退役し、ビクターも空中給油機としてのみ使われている。



このページの機体は生産型のB MK. 1だが、生産16号機までは単一後退角の前縁を持った形で完成し（上と下）、後に改修された。



下の機体はB MK. 1の生産1号機（XA889）で、前縁改修を受けた後のもの。翼下面から吊り下げられた平板はスピードブレーキ。





後期生産型のバルカンB.MK.2は翼端を延長した他、エンジンをオリンパス201（推力7,717kg）に強化し、テイルコーンを延長してECM装置を増設している。B.MK.2の1号機は1958年8月30日に飛行し、1960年7月から実戦部隊に就役を開始した。1961年からはオリンパス301が装備されるようになった。なおB.MK.1もテイルコーンを延長してMK.1Aに改修されたが、現在は総て退役している。
1963年2月からは射程320km級のブルー・スティール空対地ミサイルが実戦化してB.MK.2はミサイル母機に発展し、またこの頃からレーダーによる探知を避けるための低空侵攻戦術が採り入れられるようになった。バルカンが今も第一線の爆撃機として使われているのは、低空侵攻に適した運動性と堅牢な機体構造を持っているからである。
バルカンB.MK.2は現在は86機が攻撃軍団の第1（爆撃）グループの、六個スコードロン（9、35、44、50、101、617）と1訓練部隊（230）に配属されている。また偵察型のSR.MK.2も4機が27戦略偵察スコードロンにある。下の写真はダム・バスターで有名な617スコードロンの所属機。





イギリス空軍の記念飛行を行なうランカスターがバルカンの上を飛行する。どちらもアブロ社の作品である。

PHOTO NEWS



〈McDonnell Douglas PHOTO〉

○パタクセントリバーの海軍航空テストセンターに勢揃いした3種類のAV-8。白色塗装2機は、現在飛行テスト中のAV-8Bプロトタイプ。一番左と中央の機体は現在海兵隊で使用中のAV-8A。右側の複座機は飛行訓練等に使用されるTAV-8A。

AV-8 FAMILY PORTRAIT -- Three versions of the AV-8 attack aircraft form a line at the Naval Air Test Center, Patuxent River, Md. The two white aircraft are AV-8B prototypes undergoing flight testing at the center. These McDonnell Douglas aircraft are the latest and most potent members of the family. The aircraft at far left and in the center are British Aerospace AV-8A Harriers in Marine Corps service. The larger one on the right is a TAV-8A Harrier, a two-place version useful in training.

〈McDonnell Douglas PHOT





☆マクダネル・ダグラス社の１事業部門であるマクダネル社とダグラス社で製造された航空機２機が、メリーランド州パタクセントリバーの海軍航空テストセンター上空で手を結んだ。写真はマクダネル社が米海軍・海兵隊向けに製造したF-18ホーネットが、ダグラス社製のKA-3から空中給油を受けているところ。

MCDONNELL AND DOUGLAS ALOFT -- Products of the McDonnell Aircraft and Douglas Aircraft divisions of McDonnell Douglas meet above the Naval Air Test Center in Maryland. The U.S. Navy and Marine Corps F-18 Hornet strike fighter, a McDonnell Aircraft division product, is refueland during a test flight by aNavy KA-3 tanker built by the Douglas Aircraft division.

○米空軍のF-15イーグルは、この春空軍のデモンストレーション飛行チーム"サンダーバーズ"同様デモフライトを行なっている。F-15 2機を１組とするこのチームは、ラングレー基地とネリス基地の両基地で組織され、各基地所属のパイロットが操縦している。

　このデモフライトは４月初めテキサス州のラーブリン基地で開始され５月中旬まで行なわれ、２チームが計10回の飛行を行なった。デモフライトの内容は、最大速度での上昇、インメルマン式２回宙返り、急旋回、３回横転、ウイングウォーク、キューバンエイトなどである。

EAGLES HIGH AND LOW -- Spectators at Laughlin AFB in Del Rio, Tex., gather around a McDonnell Douglas F-15 Eagle on ground display while a second Eagle performs above. This was the first of 10 aerial demonstrations being flown by two Air Forse teams this spring.

(McDonnell Douglas PHOTO)





An IL-18 airplane has been [illegible] Moscow Sheremetyevo airport [illegible] AEROFLOT [illegible] 12,000 kilometres.

(TASS)



(Rolls Royce PHOTO)

☆建造後の試験運転を行なう英海軍の対潜巡洋艦インビンシブル。同艦はビッカース社のバロー・イン・ハーネス造船所で建造されたもので、去る3月26日に最初の海上試運転を行なっている。写真はスコットランドの西部沿岸を航行中のもの。
Rolls-Royce Limited has supplied the main propulsion power for the Royal Navy's latest warship, H.M.S. Invincible; Presently undergoing sea trials off the west coast of Scot-

☆モスクワのシェレメチェボ空港近くの広場で行なわれたアエロフロート20周年記念式典。展示されている IL-18 旅客機は、アエロフロートが運航開始以来20年で1200万kmを飛行した。

☆オーストラリアのデュアン・フィリップス氏が設計して製作した自作ヘリコプターが、ニュー・サウス・ウェールズ州セスノックのロイアル・ニューキャッスル飛行クラブでの飛行テストの整備を終えた。
An Australian designed and built helicopter is ready for flight tests at the Royal Newcastle Aéro Club at Cessnock, New South Wales.





☆装いを一新したボーイング767 の操縦席。デジタル・エレクトロニクス機器、カソウドレイ管、ワイドな風防ガラスなど、数々の新機軸を盛り込んだ 767の操縦席は、飛行情報が乗務員に正確に、しかも迅速に伝達されるように設計されている。







各方面に活躍するソ連の航空機。上左は鮮魚のコンテナ輸送に使われているミル-8ヘリコプタ。ヘリの近くではスペシャリストがコンテナをチェックしている。
上右はクラスノダー地区の池からコイの稚魚を空輸するミル-8ヘリコプタ。
中はトラクターなどの輸送に使用されているアントノフAn-12輸送機。
下は国境警備隊が使用しているミル-8ヘリコプタ。





(Photo by T.Ino







去る5月20日、米海軍厚木基
三軍統合記念日で一般公開さ
エプロンには空母ミッドウェ
艦載機A-7E、A-6E、F-4Jをは
P-3C、AV-8A、C-130、海上自
のP-2J、S2F-1などが展示され
上自衛隊のS-62による救難展
行や、米海兵隊のCH-46によ
モフライトなども行なわれた
中右は海自のS2F-1トラッカー
左は海兵隊のVMA-231、AV-8A
◇米海軍VP-46所属のP-3C。
◇展示された空母ミッドウェ
艦載機。手前から、VA-93のA
VA-115のA-6E、VF-161のF-4J。





(Photo by T.Inoue)

5月27日に海上自衛隊下総基地で基地開隊20周年を記念する航空祭が行なわれた。当日エプロンにはP-2J、YS-11などの装備機が展示され、各種航空機の編隊飛行なども行なわれ、航空マニアや家族づれなどでにぎわった。
前ページ上は展示飛行するP-2V7改造のVSA機。
⇦第111航空隊所属のKV-107。
⇩第205教育飛行隊所属のYS-11T。

(Photo by T.Inoue)

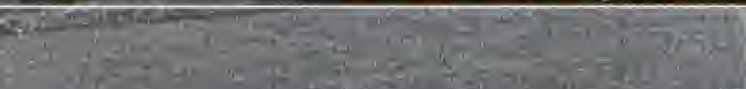


チームスピリット '79

TEAM SPILIT '79

Two F-15's taxi down the Che[...] Highway after landing here during highway landing exercise during Te[...] Spirit 79 exercises in the Repu[...] of Korea. Tahe F-15's are from [...] 47 Tactical Fighter Sq. Langley A[...] VA. and had just landed on the hi[...] way converted to a landing strip.





❷

去る３月初旬、米国と韓国との間で行なわれた軍[...]
習、"チームスピリッタ79" の、写真が特別に入手[...]
た。在韓米軍の規模縮小にともなって行なわれるよ[...]
になったこの演習も、新型機導入の機会の多い米空[...]
にとっては、実戦テストの意味も含めて、年々参加[...]
に新鋭機が目だつようになった。左頁①と②は第[...]
術戦闘航空団。③は第27戦術戦闘航空団のF－15A[...]
右頁上④はクワンジュ基地に到着第74戦術戦闘航空[...]
のA－7Dと出迎えの韓国女性たち。⑤は米海兵隊の[...]
ルUH－1H。⑥は前頁と同じハイウェイに着陸する[...]
AC第21戦術空輸軍団のC－130E。⑦同作戦に参加[...]
た韓国陸軍のOH－6ヘリコプタ。スキッド上には対[...]
攻撃用のロケット弾ポッドが見える。









An F-15 is about to take off on the Chanon Highway is converted into a runway during flight operations. (photo No.2)

The F-15 is being re-fueled from a bladder bag as part of tests at Team Spirit 79. The F-15 from the 27 TFS, Langley AFB, VA., was being hot refueled at Kwang Ju AB, Korea. (photo No3)

Arrival ceremonies at Kwang Ju Air Base, Republic of Korea for the members of the 74th Tactical Fighter Squadron from England AFB, LA. The young ladies in the traditional Korean outfits were on hand to greet and present flower leis to the arriving A-7 Corvair II crews. (photo No4)

A MAC C-130 from the 21st Tactical Airlift Squadron, Clark AB, R. P. lands on the Chanon Highway in the Republic of Korea. The highway is designed so it can be rapidly converted into a landing strip. (photo No6)

A Korean Army Helicopter hovers over the heads of some Korean Army troops at Nightmare Range, Republic of Korea. The occasion was a firepower demonstration at the range during Team Spirit 79. (photo No7)



messerschmitt Me262

ハート・C・ミケシ
ュらによってメッサ
シュミットMe 262が
整に復元され、ワシ
トンの航空宇宙博物
の展示に加わった。

Photographs by
ROBERT C. MIKESH



JG7の「走るキツネ」のインシグニア。



…ークはソ連機42機、アメリカ機…



Appearing to be ready for Luftwaffe service once again, the aircraft is restored perfectly. Note outer wing slats in open position.

塗装とマーキングはオリジナルを完全に再現し、完璧な仕上りは工場から出て来たばかりのようだ。主翼下のR4Mロケット弾のランチャーから、この機体はMe262A-1a/R1と推定された。パイロットの氏名は不詳。





垂直尾翼には製造番号はなかったらしいが、エンジン・カウリングから割り出した数字が描き込まれた。

Though there was no trace that a Werk Nummer had ever painted on the tail, a logical block of details appeared in both engine cowlings applied to complete markings.



黄色の7の数字からこの機体は第1シュタッフェル…

yellow number 7 revealed its ship number within the 1th Staffel







前脚柱と車輪は艶消しの黒に。主脚柱と車輪はダーク・グリーン・グレイ71に[illegible]る。
Nose gear strut and wheel are painted flat black. Main struts and wheels are dar[illegible]ay 71.

このMe262は研究資料として戦後アメリカに渡り，塗り変えられて航空ショーに展示された後は長い間放置されていたものであった。ロバート・C・ミケシュ氏とアメリカ国立航空宇宙博物館の技術者達による復元作業は二年半かかり，1979年4月に完成してこの写真が撮影された。戦後の塗装を少しずつ落してオリジナルを探り当てる作業は細心の注意を要し，名画の修復にも似ていた。機体は一度解体され完全に清掃補修してから組み立て直され，当時のドイツ軍の仕様書に出来るだけ近い方法で迷彩塗装が行なわれた。

Me262 revived after two-and-half years of extensive and painstaking works by Robert C. Mikesh and the National Air and Space Museum technicians, and became the newest addition to the NASM collection. This particular Me262 was carried to America for evaluation and was exhibited at the Wright Field Air Fair in October 1945, but since it had been in storage for many years. This aircraft, identified as a Me262A-1a (R-1), flew in combat in JG7 'Nowotny' and its colour scheme and markings are authentic. Its unidentified pilot shot down 42 Russian aircraft (not on this mount) plus a P-47, a P-51, and five B-17s.





主翼下面にR4Mロケット弾ランチャーが見える。

Note R4M rocket launcher made of wood under the wing. This is the feature that identified this aircraft as a Me 262A-1a R1



胴体の帯は赤が395mm幅、青が480mm幅に塗られている。

The fuselage bands are of unequal size, the red being 395mm, the blue 480mm.





インシグニアの左右の違いに注意

Note the difference between the insignia on the port and on the starboard sides.



機体右側面のインシグニア。

The insignia on the starboard side.



ロケット弾ランチャーは木で造られている。

Wooden R4M rocket launcher under the wing.

もう1つの空
ホームビルト機の世界
PARTⅡ

Photographs by Ikuo Ohsawa

軍用機や超大型旅客機の飛びかう空とはちがった、スポーティで、ユーモヤスで、だれもがパイロットになったような気分になれる空。それがカリフォルニアの空の下でくり広げられる、フライ・インだ。初夏のカリフォルニア・サンシャインを楽しもうではないか。カラフルなストライプや、軽快なエンジンの音に心をおどらせよう。君のハートを羽布ばりのウイングにのせて、はずませよう……。


ジャンク市にならんだ計器類。実用品だ


パイロット君、どこまでが自分の翼かわかるかい?

せまい日本でゴールデンウィークがどうのと言っていた4月28、29の両日、米国カリフォルニアはチノ飛行場で、EAA(Experimental Aircraft Association)のフライ・インが行なわれた。何にでもとけこんで、楽しむことの好きなアメリカ人の常で、折りからの初夏の陽光にハダを焼く人達が集まった。この4頁は2日間のようすを大沢特約カメラマンが集めたものである。我々もクラシックプレーやホームビルト機、ジャンク市の売場をのぞいて楽しさを味わってみよう。



見物人と複葉機がギッシリつまったチノ飛行場。後方右の機名わかるかな?



ホームビルト機としてキットで販売されているSTOLP SA-300スターダスターTOO。インディアンがカッコ良い

CHINO'79



ヤンキー好みのカラフルな塗装のピッツ・スペシャル・スポーツ機



スクラッチビルドのシャリプレーン，いやトリプレーン。Tシャツの胸にEXPERIMENTALの文字がニクイ



ホームビルド機で世界一周に成功したソープT-18。日本にも立寄った。



1930年代のスピードレースで忘れてはならないGee Bee レーサー・モデル2のレプリカ



ライアンの流れをくむ高翼機、車輪は当時としては最新式だった



米海軍の練習機、後にコーストガードで使用したN3N-3



これ以上パッチを増すには、早く大人になるしかないか



1930年代のアメリカの代表的な練習機ステアマンＰＴ



これも第１次大戦の名機ニューポール28（手前）とフォッカーＤＲＩ



これも1930年代の名レーサー・ブラウンＢ・2のレプリカ

ホームビルト・プレーンといっても，設計製作，テストフライトまで一人でやってしまうものから，高性能でキット販売をして大当たりを取った機体までさまざまだ。飛行機マニアの中には往年の名機を複製して，フライトスーツやゴーグル，クツに到るまで時代考証してそろえる狂人(?)も多くいる。こうして各種の機体，パイロット，見物人の姿を見ると，マニアの世界は人種こそちがっても，その求めるところは同じなのだ。ヒコーキマニア諸君，安心したまえ，君だけが狂っているのではないのだ。



郵便飛行に使われた複葉機。ジョナサン・リビングストンも乗ったかな？



DHタイガーモスを第１次大戦中のドイツ機にペイントした複葉機。ドイツマニアは以外に多い



エンジンの調子は？ウン，いけそうだ

メッサーシュミットMe262の復元作業



The restoration of this Me262 began in September 1976. There was no effort to duplicate the original form when Americans repainted the aircraft, so that the NASM technicians cautiously sanded away the layers of paint. As the original colour scheme and markings were revealed under the outer coatings, they were recorded and later reproduced on the aircraft which disassembled, cleaned, and reassembled.

ここでは復元に至るまでを順を追って紹介しよう。①イギリスの空母リーバーに乗せられてアメリカへ向かうMe262。この機体は機首にカメラを積んだ偵察型で、後にアメリカ技術情報センターからFE-4012のナンバーが与えられた。②リーバーの甲板上のMe262。水平尾翼は取り外され、機体表面には保護フィルムがかぶせてある。背景には2機のFw190、2機のDo335プフィール、He219ウーフーなどが見える。途中イギリスに寄港したリーバーは、Do335 1機とMe262数機を降している。

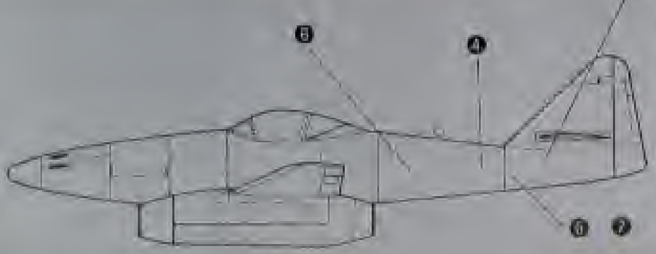




MESSERSCHMITT Me262 SCHWALBE

MESSERSCH





③復元された機体の1945年10月当時の姿。ナンバーＦＥ-111が付けられ、塗装も本来のものではない。ライト・フィールドの航空フェアでの撮影で後方にはMe173も見える。④復元作業は1976年9月から始まった。国立航空宇宙博物館（ＮＡＳＭ）の技術者マイク・ライオンズが慎重に塗装を落して行く。⑤ＦＥ-111の機番はＦＥ-4012のものと取り替えられていた。⑥⑦この機体のパイロットは東部戦線でソ連機42機を撃墜した後、ＪＧ７に配属され1945年3月3日から3月24日までの間にＰ-561、Ｐ-47 1機、Ｂ-17 5機を落したらしい。⑦塗装を落して行くと本来のマーク（チョークで輪郭を描いたもの）が現れた。

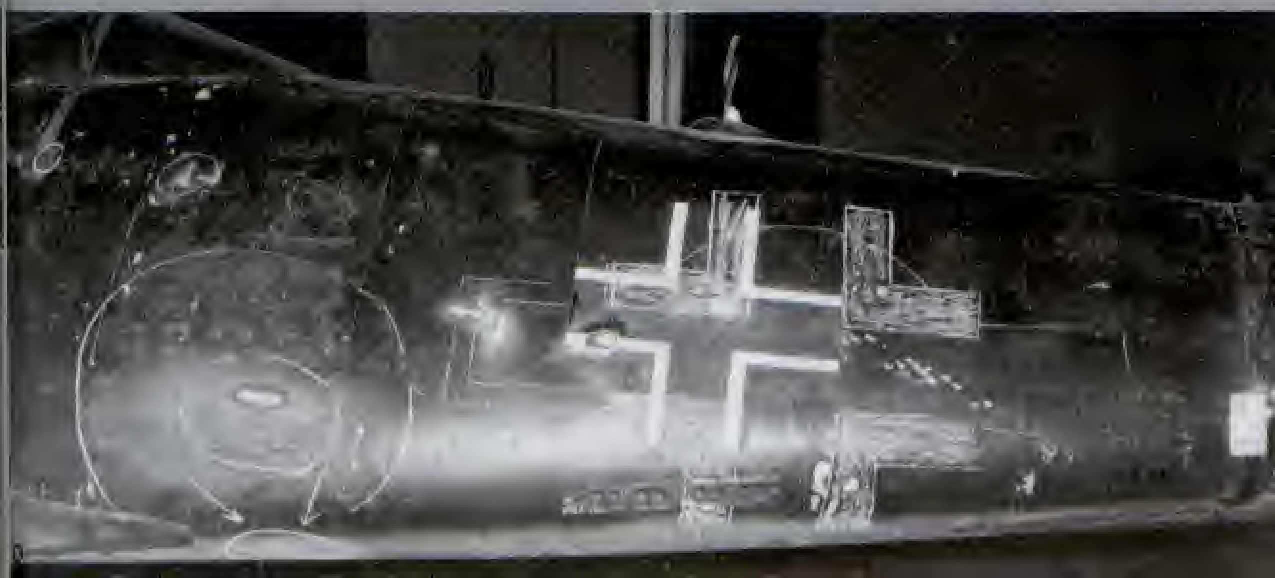


MESSERSCHMITT Me262 SCHWALBE MESSERSCH

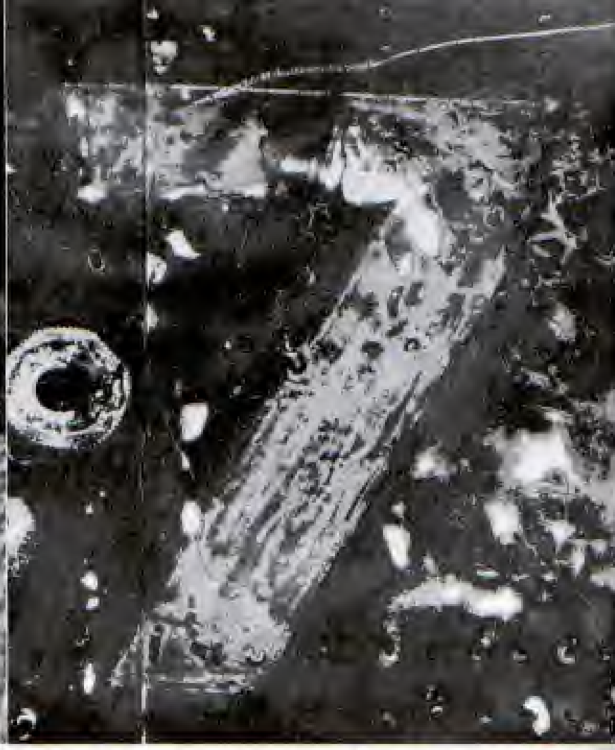




Photographs by ROBERT C. MIKESH.

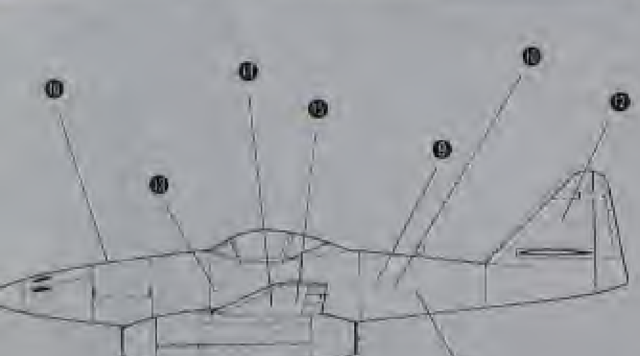






MESSERSCHMITT Me262 SCHWALBE　MESSERSCH





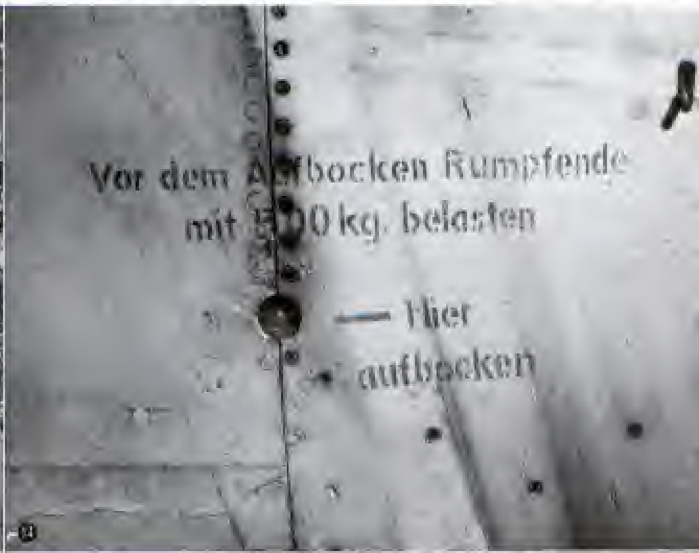
⑨本来のマークが現れると、紙にトレースして正確な再現に備える。この機体はＪＧ７の第Ⅰシュタッフェルに属していたことが確認された。⑩左側面の数字の横には吊り下げ点があり、穴は布テープを貼ってふさいであった。⑪胴体左側面。チョークで輪郭を囲ってあるのが本来のマークで、アメリカが展示用に行った塗装はオリジナルを無視したものであったのが分かる。迷彩の分割線と色名もチョークで記入してある。⑫本来垂直尾翼に描かれていた鉤十字は一回り大きな400mm四方のものだった。⑬機首のＪＧ７のインシグニア。斜めの帯はアメリカで勝手に加えたもので、本来の形は16ページ左下の写真のようだった。⑭主翼下面に付いていたＲ４Ｍロケット弾ランチャーを外すと、ドイツ製のジャッキ・アップの指示が現われた。⑮主翼下面のマークもオリジナルの方が大きく、600mm四方あった。⑯機体は一度解体し内外を完全に修復してから再び組立てられる。前線修理型のものに変わっていた機首は、鋼板で作り直されて元の戦闘機型が再現された。





MESSERSCHMITT Me262 SCHWALBE MESSERSCH







艦爆の愛知が生んだ傑作
96式艦上爆撃機DIA2



96式艦上爆撃機は昭和11年11月に制式に採用されたが、その原型機は94式艦上爆撃機であったために、94艦爆と呼ばれていた。後に96艦爆と制式な名称がきまり、昭和15年の生産終了までに428機作られた。また、2枚の大きな主翼をもった同機は、海軍における最後の複葉機となった。その優れた爆撃性能は後に「艦爆の愛知」の言葉をのこす源ともなった。



Aichi Type 96 Carrier-borne Dive Bomber, a derivative of the Type 94 Carrier-borne Dive Bomber which in turn was a descendant of Heinkel He66, was standardized in November 1936 and 428 examples had been bujlt till 1940. The Type 96 was the last biplane in the Japanese Navy. Its outstanding performance was the origin of popular repntation Aichi for carrier-brne dive dive bombers."







96艦爆は複葉、太い胴体、大型の垂直尾翼、固定主脚の大型スパッツが外型上の特徴だ。愛知96式艦爆（D1A2）の主要データは、全幅11.4m、全長9.3m、全高3.41m、主翼面積34.7㎡ 自重1,520 kg、搭載量 985kg、エンジン 光（空冷星型9気筒）×1基、出力 600hp（高度3,000 mにて）、燃料搭載量 666ℓ、武装：7.7mm 旋回銃×7.7mm固定銃×2、爆弾250 kg ×1、30kg ×2、最大速度167kt、巡航速度120kt、上昇時間3,000 mまで8分、実用上昇限度8,000m、航続時間6時間。写真はいずれも昭和11～15年ころのもので、この頁下は96艦爆とその搭乗員の貴重な写真（小野了氏提供）。なお、この96艦爆に搭乗して種々の戦果をあげた小野氏の談話が本文81－84頁にあるので参照されたい。

Aichi Type 96 Carrier borne Dive Domber (D1A2) was a biplane a massive fuselage, a large fin and unbercarriage with large spats. Data as followe; Span 11.4m, length 9.3m, wing area 34.7㎡ empty weight 1,520kg, payload 985kg, power plant one Hikari 9-cylinder radial air-cooled engine, rated 600hp at 3,000m, fuel capacity 660L, armament one 7.7mm machinegun on flexible mount, two 7.7mm marineguns on fixed mount, one 250kg bomb, two 30kg bombs, maximum speed 167kt, cruising speed 120kt, climb rate 8 minutes to 8,000m, duration 6hr.











グラマンEA-6Bプラウラー

グラマン EA-6Bプラウラーは、米海軍がEA-3B の後継機として、海兵隊の EA-6A同様A-6イントルーダー全天候攻撃機をベースに1966年から開発を進めたもので、原型機は1968年 5 月25日に初飛行を行なっている。生産型は1969年に発注され、海軍へは1971年 1 月から引渡しが始まった。現在 EA-6B を装備してしているのは海軍のVAQ-129、130、131、132、133、134、135、136、137、138 の10個電子戦攻撃飛行、それに海兵隊のVMAQ-2の計11飛行隊である。装備機数は 1 個飛行隊 4 機となっている。

GRUMMAN EA-6B PROWLER



VMAQ-2





(Photo by N.Suzuki)

◁△岩国基地に駐留している海兵第２電子戦攻撃飛行隊（VMAQ-2）所属のEA-6B。同部隊は、横須賀を母港としている空母ミッドウェイが航海中は同艦に分遣隊として搭載されている。両主翼下面パイロンにはALQ-99ジャミング・ポッドを装備している。

VAQ-131



▽空母キティーホークに着艦後、タキシングするVAQ-131のEA-6B。

◁主翼を折りたたんだまま、空母キティーホークのフライトデッキ上をカタパルトに向けタキシングする、第131電子戦攻撃飛行隊（VAQ-131）所属のEA-6B。

▷VAQ-131のEA-6B機首部。EA-6Bは高度な電子装置を多く搭載しており、その操作員を乗せるため、A-6では２名だった乗員は４名に増え、その座席は並列複座をタンデムに配置している。そのため操縦席部で胴体が1.37m延長されている。乗員は前席左がパイロット、他はECM装置の操作員である。





Photo by N.Suzuki

(Photo by N.Suzuk



☆嘉手納基地に飛来した空母エンタープライズに搭載されている VAQ-134所属のEA-6B。 胴体中央下と主翼外側パイロンにはALQ-99ジャミング・ポッドを装備している。 EA-6B 垂直尾翼上端のフェアリングと側面各2個のフェアリング内にはALR-42警戒装置のアンテナが装備されているが、ALR-42は前期生産型20機だけで、それ以後はALR-67が装備されている。

(Photo by N.Suzuki)



☆VAQ-134所属のEA-6B機首クローズアップ。前脚前方の機首下に見える四角の板は通信ジャミングシステムALQ-92用のアンテナ。

VAQ-130





VAQ-134



○着艦フックを下げて、空母エンタープライズ上空をフライパスするVAQ-134所属のEA-6B。胴体下と主翼下面のALQ-99ジャミングポッドの搭載位置がよくわかる。

○嘉手納基地のエプロンをタキシーアウトするVAQ-134所属のEA6B。右側にかたむいている機首の空中給油受油棒や垂直尾翼上部のレドーム、フラップなどの状態がよくわかる。

○1978年に行なわれたエア・タトーに飛来した、空母ジョン F.ケネディ搭載VAQ-133所属のEA-6B。

○空母ニミッツに搭載されているVAQ-130所属のEA-6B。主翼折りたたみ部内部などがよくわかる。

(Photo by Inter-Air Press)

VAQ-133



(Photo by Inter-Air Press)



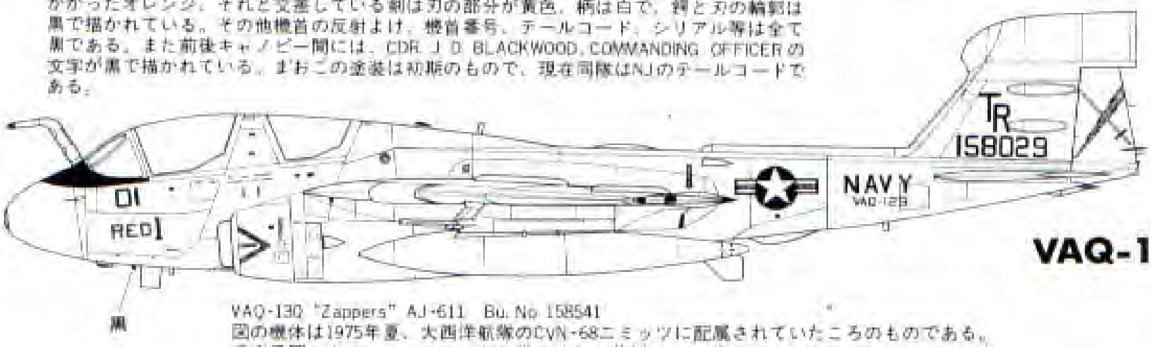
★★★★★★★★★★★★★

モデルをグレードアップする基本塗装

GRUMMAN EA-6B PROWLER

VAQ-129 "New Vikings" TR-01 Bu. No. 158029

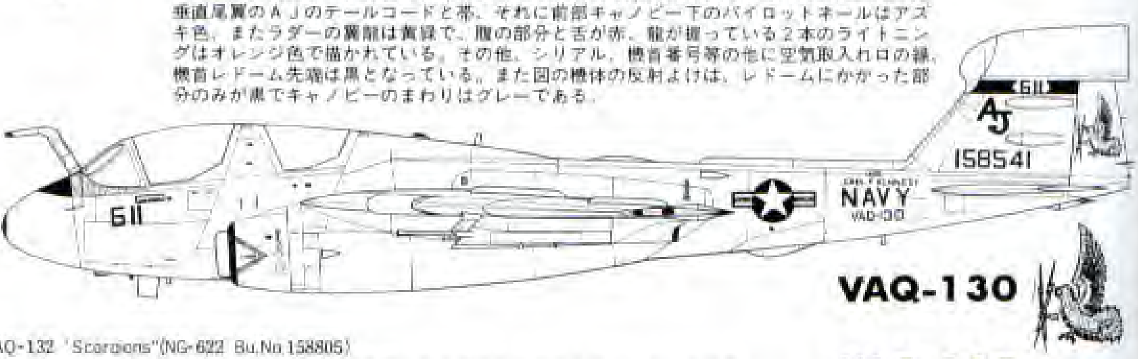
ウイッドベイアイランド海軍基地に駐留している全VAQの訓練飛行隊で、図の機体は、機首下側の赤いRED 1の文字が示す通り、司令官機である。ラダーのライトニングは赤みがかったオレンジ。それと交差している剣は刃の部分が黄色、柄は白で、鍔と刃の輪郭は黒で描かれている。その他機首の反射よけ、機首番号、テールコード、シリアル等は全て黒である。また前後キャノピー間には、CDR. J. D. BLACKWOOD, COMMANDING OFFICERの文字が黒で描かれている。なおこの塗装は初期のもので、現在同隊はNJのテールコードである。



VAQ-129

VAQ-130 "Zappers" AJ-611 Bu. No 158541

図の機体は1975年夏、大西洋航隊のCVN-68ニミッツに配属されていたころのものである。垂直尾翼のA Jのテールコードと帯、それに前部キャノピー下のパイロットネールはアズキ色、またラダーの翼龍は黄緑で、腹の部分と舌が赤、龍が握っている2本のライトニングはオレンジ色で描かれている。その他、シリアル、機首番号等の他に空気取入れ口の縁、機首レドーム先端は黒となっている。また図の機体の反射よけは、レドームにかかった部分のみが黒でキャノピーのまわりはグレーである。

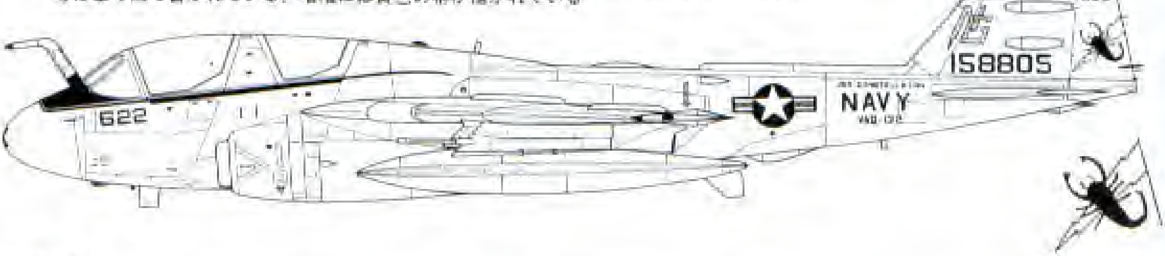


VAQ-130

VAQ-132 "Scorpions"(NG-622 Bu.No.158805)

VAQ-132

図の塗装は昨年から今年にかけて西太平洋へ展開したときのものでNGテールコードは黄色でNの先端がライトニングになっている。ニックネームとなっているラダーのさそりは、赤、ライトニングは黄色である。
キャノピーまわりの帯は黒で、その中に白ヌキでパイロットネームが書き込まれている。
また給油棒が途中まで黒くなっているのに注意、その他、ミリアル、機首番号、反射よけ、等は全て黒で書かれている、増槽には黄色の帯が描かれている





NATC

VAQ-133 "Wizards" (AB-612 Bu No 158802)
図の塗装はCV－67ジョン、F ケネディに 載されていた1977年秋頃のものである。ラダーは上部がこげ茶、下部が黒で、三叉の槍は以前のオレンジに変わって白縁付きの黄色になっている。また空気取入れ口のスプリッタープレート・パイロットネームの帯はこげ茶で、ABのテールコードにもこげ茶の縁取りがされている。後部キャノピー後ろのEとSには白で縁取りがされている。その他ラダー上部の番号が白ヌキ以外はシリアル、番号類等は黒また給油棒も黒になっている。増槽の槍は縁無しの黄色



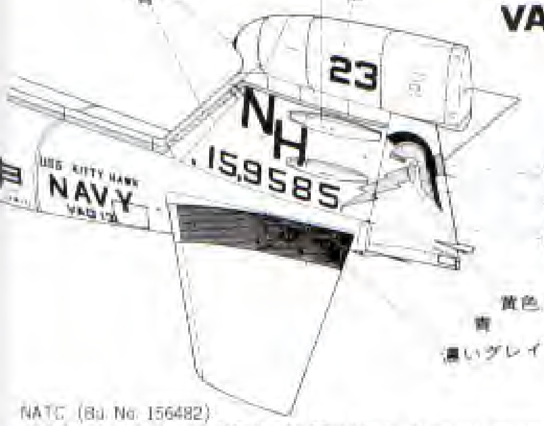
VAQ-133

VAQ-135 "Black Ravens" AJ 611 Bu No. 159909
図の塗装は昨年末CVN-68ニミッツに搭載されていた時のものである。この部隊もVAQ-134同 、大変派手な塗装で先端を鳥の頭にして胴体後部にまで及ぶ2本の帯は、上側が緑、下側が水色で描かれている。2本のうち、上側の緑は垂直尾翼のシリアルの2桁目までだが下側の水色はそのままラダーの水色につながっている。垂直尾翼の大がらすは（Raven s）はその名の通り黒、斜めの2本の帯は胴体の帯と同じ緑である。エアブレーキには、図に示すように上下両面に緑の帯が描かれている。
増槽は、前部に同飛行隊のインシグニア（垂直尾翼の塗装を円で囲ったもの）が書き込まれ、フィンは水色に塗られている。
またこの機体も給油棒と垂直尾翼後端が改修されている。

VAQ-135



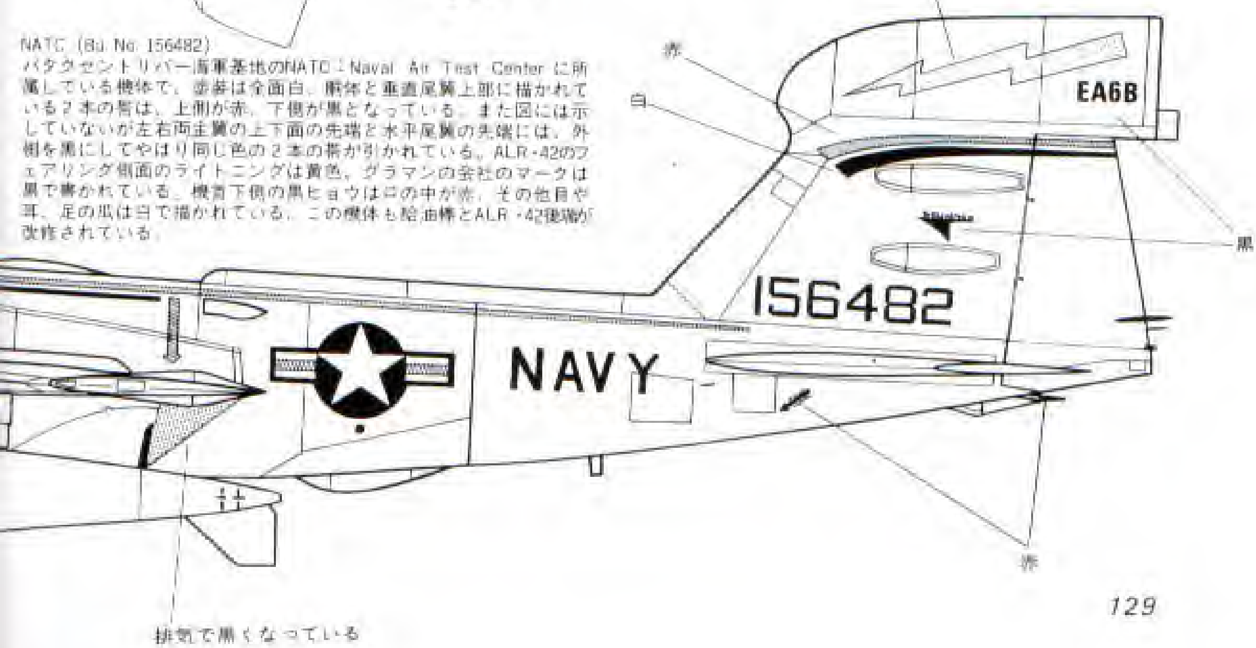
VAQ-131



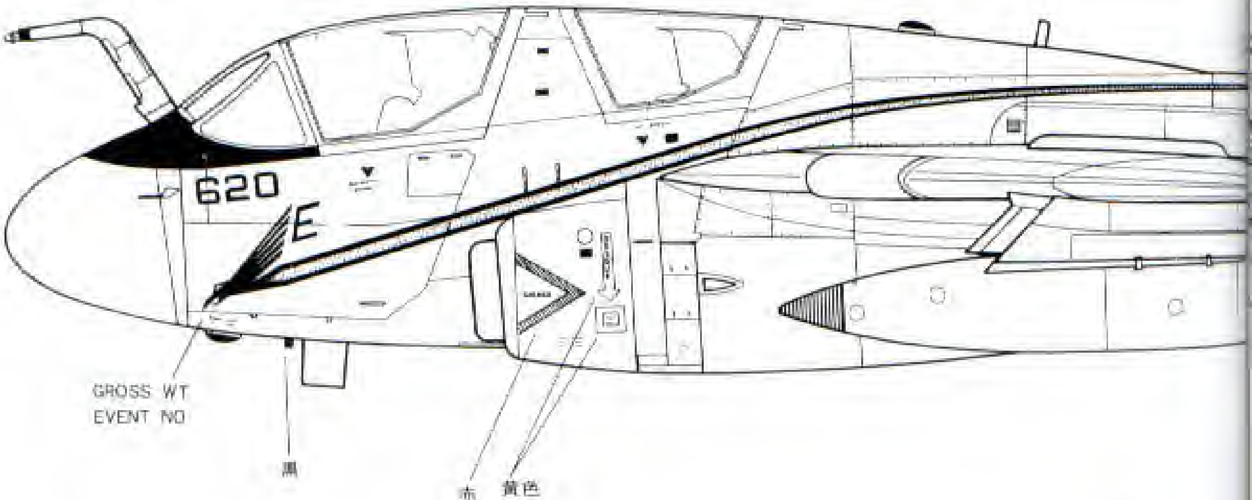


VAQ-131 "Lancers" (NH-623 Bu.No.159585)
図の塗装は1978年のCV－63キティーホークによる西太平洋航海時のものである。（本誌1978年5月号参照）大きなALR－42のアンテナフェアリング下部から垂直尾翼前縁に沿って背ビレ先端（図は途中まで）まで伸びている帯と、ラダーのライトニングは明るいブルー・ナイトのヘルメットは、外側が赤、内側が黄色で描かれている。図は尾翼部分のみであるがその他には増槽先、後端とパイロットネーム・前脚カバーがブルーである。また機首のA－6との判別用のマーキングは図を参照。

NATC (Bu No. 156482)
パタクセントリバー海軍基地のNATC：Naval Air Test Center に所属している機体で、塗装は全面白、胴体と垂直尾翼上部に描かれている2本の帯は、上側が赤、下側が黒となっている。また図には示していないが左右両主翼の上下面の先端と水平尾翼の先端には、外側を黒にしてやはり同じ色の2本の帯が引かれている。ALR-42のフェアリング側面のライトニングは黄色、グラマンの会社のマークは黒で書かれている。機首下側の黒ヒョウは口の中が赤、その他目や耳、足の爪は白で描かれている。この機体も給油棒とALR-42後端が改修されている。



VAQ-134 "Garudas" (NK-620 Ba. No. 158030)
図の塗装は1978年秋のCVN-65エンタープライズによる西太平洋航海時。［本誌1978年９月号参照］のものである。機首下側から胴体中部にかけて描かれているマーキングは鳥と帯の外側は黒、目と帯の内側が黄色である。ラダーは黒で、マーキング前部のものと同様だが鳥のまわりの三角形は白、ライトニングは黄色となっている。ＮＫのテールコードは白縁付きの黒、また、主翼先端のエアブレーキには、上面に図のようなマーキングが描かれている。（下面は黒のみ）増槽には先端と後端部がこげ茶に塗られている。
この機体は、垂直尾翼のALR-42フェアリング後端にアンテナの収納部と給油棒付根のＡＬＱ-126レシーバアンテナのフェアリングが改修されている。



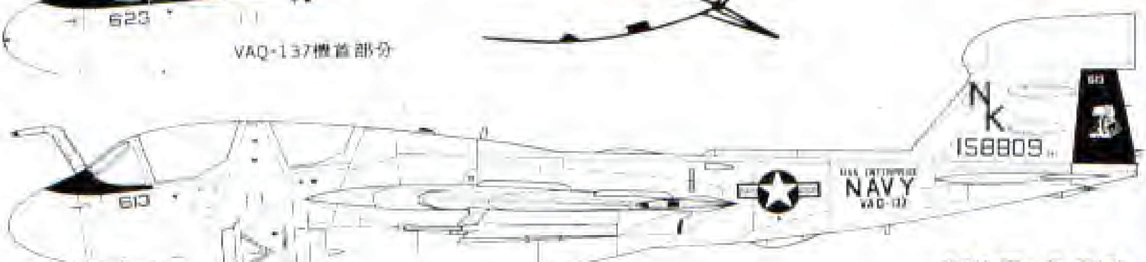
VAQ-137 "Rocks" (NK-613 Bu No 158809)
ラダーは黒で、鳥と番号は白で描かれている。ＮＫのテールコードは黒で白縁付き、またエアブレーキには図のような黒白のチェッカーが描かれている。図は1974年当時のもので、CV-61レンジャーによる西太平洋への航海を行なっている（本誌1979年７月号参照）現在のものとは、図のように若干塗装が異なっている。





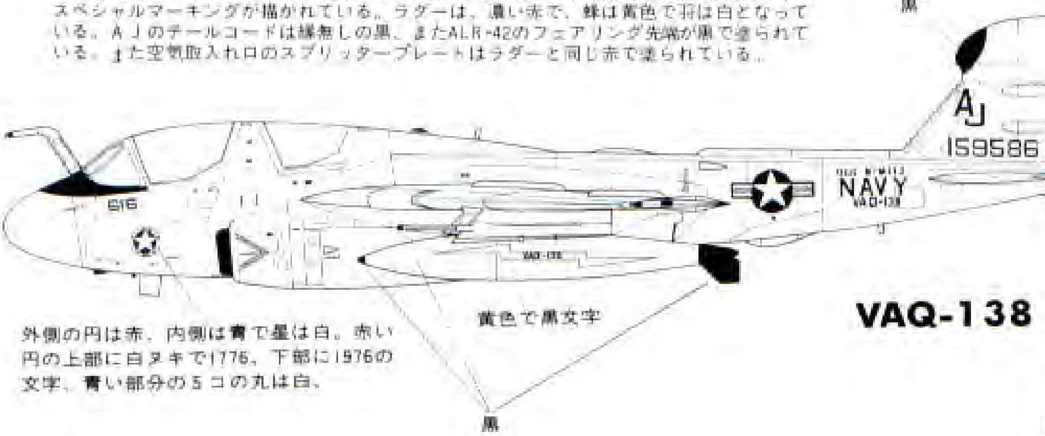


VAQ-137機首部分



VAQ-137

VAQ-138 "YelloW Jacks" (AJ-616 Bu No. 159586)
図は1975年、CVN-68ニミッツに搭載されていたときのもので、機首下側には、建国200年のスペシャルマーキングが描かれている。ラダーは、濃い赤で、蜂は黄色で羽は白となっている。ＡＪのテールコードは縁無しの黒、またALR-42のフェアリング先端が黒で塗られている。また空気取入れ口のスプリッタープレートはラダーと同じ赤で塗られている。

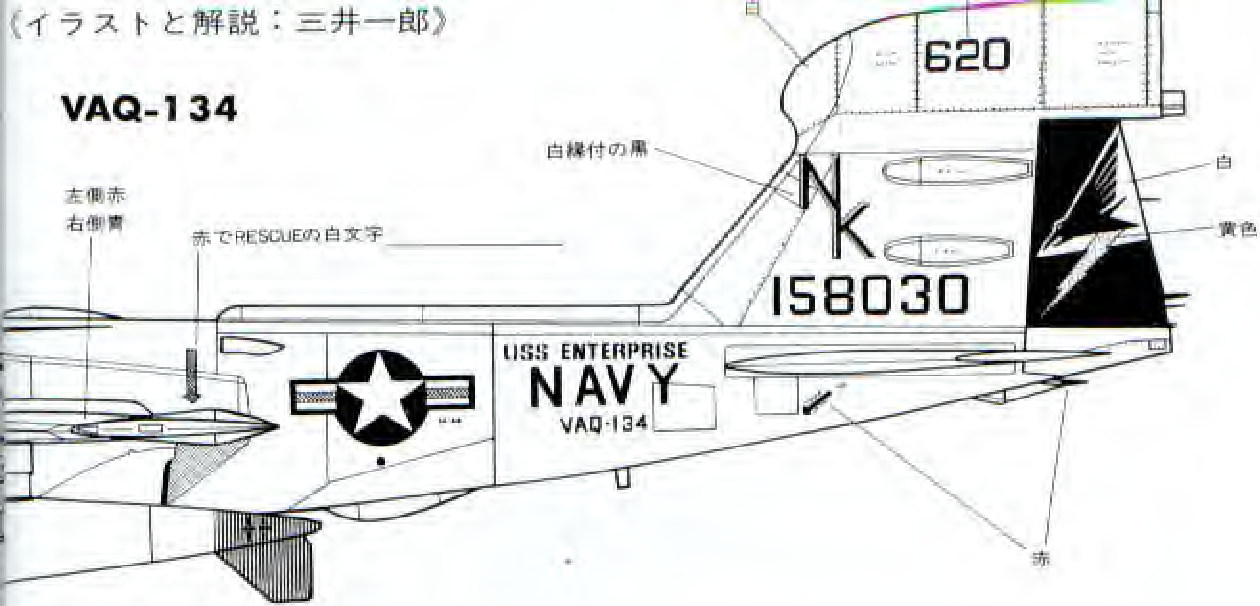


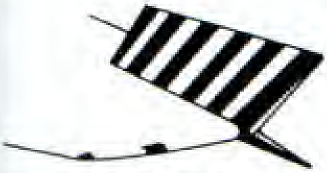


VAQ-138

《イラストと解説：三井一郎》

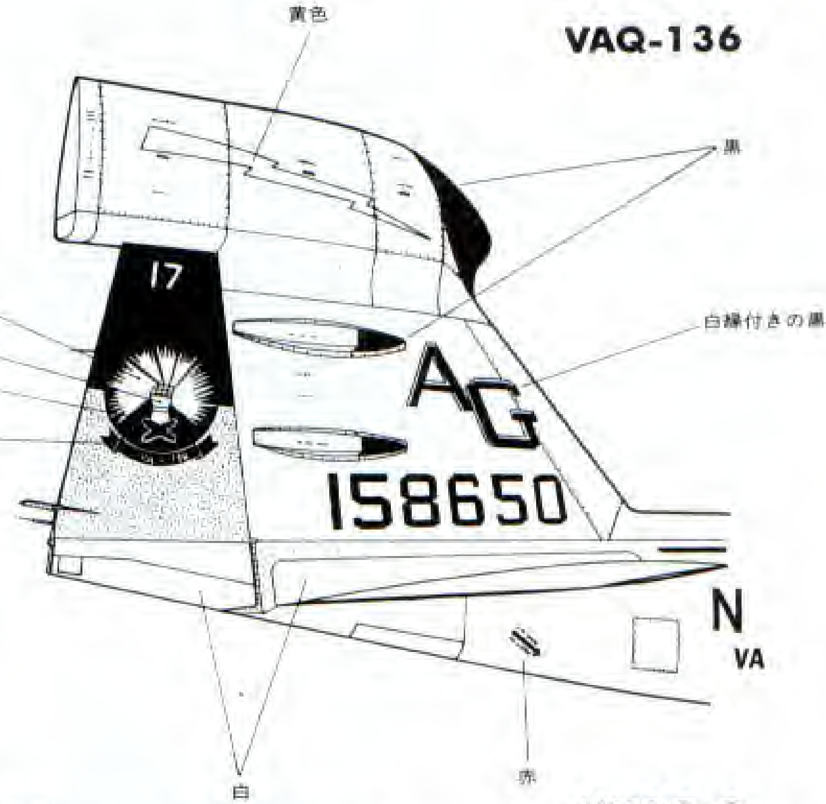
VAQ-134





VAQ-136の尾翼
ラダーのインシグニアは濃い茶色で描かれている。鉄腕は明るいグレイで左手。

VAQ-136



VAQ-136 "Gaunfleta" (AG-617 Ba.No.158650)

1976年頃の塗装で、CV－62インペンデンスに打載されていた時のものである。この機体は他の部隊のものとちがい、ALR－42の高周波用アンテナのフェアリング先端と垂直尾端両側面に2つづつ突起している同低周波用アンテナの先端が黒で塗られている。ラダーは、上半分が黒、下半分が茶色で、上部には白ヌキで番号が入っている。また中央AGのテールコードは黒で白縁付き、ライトニングは黄色となっている。
図は垂直尾翼のみであるが胴体には、NATC所属機（Bu.No.156482）と全く同じ形の2本の帯が描かれている。

VMAQ-2

VMAQ 2 "Play Boys" (CY-623 Bu.No.160706)
岩国基地に駐留しているVMAQ-2 Det. X-RAY の機体で、給油棒付け根や垂直尾翼後端の突起等の改修を受けている。塗装は、キャノピーまわりとラダーを除く垂直尾翼全面が黒でCYのテールコードとミリアルは白ヌキで書き込まれている、ラダーのプレイボーイは、赤縁付きの黒い四角の中にバニィが描かれているおなじみのもので、上部には番号が黒で描かれている。また図にはないが増槽のフィンにはバニィが描かれている。

